

**地方公共団体のスーパーシティ提案についての
国家戦略特区WG委員等によるヒアリング(愛知県・常滑市合同)
(議事要旨)**

(開催要領)

- 1 日時 令和3年5月26日(水) 14:11~14:38
- 2 場所 永田町合同庁舎703会議室等(オンライン会議)
- 3 出席者

<自治体等>

沼澤 弘平	愛知県政策企画局長
浅田 甚作	愛知県企画課長
古田 豊	愛知県企画課担当課長
本多 康信	愛知県企画課課長補佐
永田 芳朗	愛知県企画課主査
今井 智文	愛知県企画課主任
近藤 修司	常滑市企画課長
安田 北斗	常滑市企画部部付課長
森 要平	常滑市企画課主任
沖野 直	株式会社NTTドコモ法人営業部担当課長
石川 龍	株式会社NTTドコモ法人営業部
伴 孝幸	名鉄バス株式会社経営計画部計画推進課長
川添 豊	名鉄バス株式会社経営計画部計画推進課サブチーフ
金子 洋介	JAXA 主任研究開発員
小林 啓二	JAXA 主任研究開発員

<国家戦略特区ワーキンググループ委員>

座長	八田 達夫	アジア成長研究所理事長 大阪大学名誉教授
座長代理	原 英史	株式会社政策工房代表取締役社長
委員	秋山 咲恵	株式会社サキコーポレーション ファウンダー
委員	安藤 至大	日本大学経済学部教授
委員	落合 孝文	渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 パートナー弁護士
委員	岸 博幸	慶應義塾大学大学院教授
委員	菅原 晶子	公益社団法人経済同友会常務理事
委員	八代 尚宏	昭和女子大学グローバルビジネス学部特命教授

<情報・デジタル、個人情報保護の専門家>

坂下 哲也 一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事（スーパーシティ／スマートシティにおけるデータ連携等に関する検討会 委員）

<内閣府地方創生推進事務局>

眞鍋 純 内閣府地方創生推進事務局長
山西 雅一郎 内閣府地方創生推進事務局次長
佐藤 朋哉 内閣府地方創生推進事務局審議官
喜多 功彦 内閣府地方創生推進事務局参事官

（議事次第）

- 1 開会
- 2 議事
 - （1） 提案内容説明
 - （2） 質疑応答
- 3 閉会

○喜多参事官 本日は、御多忙のところ、御出席いただき、誠にありがとうございます。

これより愛知県及び常滑市からスーパーシティ提案についてのヒアリングを実施いたします。

まずは自治体より提案内容につきまして10分程度で説明いただき、その後、質疑応答を全体で40分程度を予定しております。

質疑応答の際の司会は八田先生によりしくお願いいたします。

それでは、自治体より提案内容の説明をよろしくお願いいたします。

○沼澤局長 愛知県政策企画局長の沼澤でございます。

国家戦略特区ワーキンググループの先生方、内閣府の皆様には、日頃から大変お世話になっております。

愛知県と常滑市では、昨年8月に県、市、空港会社などの関係者から成る研究会を立ち上げまして、中部国際空港島とその周辺地域を対象として、愛知、常滑ならではのスーパーシティ構想の検討を進めてまいりました。

先月提出しました提案書では、構想の目指す未来都市像として「グリーン&イノベーション アイランド」を掲げました。国内最大のものづくり集積地の強みを生かし、グリーン・アンド・デジタル時代の新しいビジネスを創出し続ける、世界をリードする国際観光都市を目指してまいりたいと考えております。

構想の内容については、この後、企画課長の浅田より説明させていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○浅田課長 浅田と申します。よろしく申し上げます。

スーパーシティで実現を目指す先端的サービスや規制緩和を中心に御説明をいたします。

資料の2ページを御覧ください。対象区域でございます。右側、地図のとおり、フェーズⅠである2025年までの早期実装拠点として、中部国際空港島と対岸部のりんくう町を対象としております。

フェーズⅡは常滑駅周辺等市街地、フェーズⅢで市内、県内の他地域へと展開を図っていくことを考えております。

3ページを御覧ください。スーパーシティ構想の推進体制のうち、データ連携基盤につきましては、愛知県、常滑市、民間企業による推進協議会が運営主体となることを想定しております。また、データ連携基盤の整備、運営に当たりましては、外部監視委員会を設置し、セキュリティーの監視等を行ってまいります。

4ページを御覧ください。複数分野の先端的サービスの提供でございます。この構想で取り組みたいと考えている先端的サービスといたしましては、未来を先取りする移動・物流システムをはじめ、五つの柱の下、14のサービスを掲げております。

本日は、この中でも赤枠で囲んでおります①自動運転・自動搬送サービス、②空飛ぶクルマやドローンによる空の移動・物流サービス、⑧クリーンエネルギーを中心に御説明を申し上げます。

5ページを御覧ください。①自動運転・自動搬送サービスでございます。民間主体の自立したビジネスモデルの構築を進め、2023年度から順次、民主導で社会実装を開始したいと考えております。

愛知県は、全国でいち早く自動運転の実証実験に着手するとともに、国家戦略特区の特例措置であります自動運転ワンストップセンターの活用などを通じまして、多くの実証実験を進めてまいりました。スーパーシティの対象区域は、愛知の中でも最も実験を積み重ねたエリアとなっております。

早期実装が可能と考えるサービスといたしましては、まずは空港の制限区域内において自動運転サービスを開始し、その後、空港島内の公道におきまして、ターミナルやホテル群、国際展示場などを自動運転バスで巡回するサービスを想定しております。

必要となる主な規制改革といたしましては、大きく2点ございます。

一つ目が持続的な交通サービスの実現のための運行管理体制の構築に向けた提案であります。遠隔監視における乗務員の資格要件における第二種運転免許の不要化、複数台を遠隔監視するに当たっての情報システム活用の容認、緊急時対応についてのロードサービス会社や警備会社の活用の容認などがございます。

二つ目が民間主導による採算性を考慮したビジネスモデル構築のための提案でございます。現状では自動運転車両が著しく高額であるため、同一車両のマルチユースによりまして、車両稼働率を高めなければビジネスとして成立しないということを、サービス展開を目指す事業者から伺っております。そのため、スーパーシティ内に限り、交通事業者とそ

れ以外の事業者によります同一車両の利用の容認、乗合バスと貸切りの区分の撤廃、貨客混載営業の実現などの現行の運行制度の特例や座席レイアウトの柔軟な運用などの車両保安基準の特例などを提案しております。

6 ページを御覧ください。②空飛ぶクルマやドローンによる空の移動・物流サービスでございます。2020年代半ばからの活用に向けて、実証実験を積み重ねていくとともに、2026年以降のフェーズⅡでの空飛ぶクルマの社会実装を目指し、対象区域においてビジネスモデルの早期構築を目指してまいります。

本県には、空飛ぶクルマの開発を進めますSkyDrive社のテストフィールドなどがございまして、早期実装の可能なサービスといたしましては、中部空港を起点とした空飛ぶクルマでの海上の遊覧飛行の提供や、災害時の空域管理システムの拡張によります高密度な空域利用に取り組んでまいります。

必要となる主な規制改革といたしましては、こちらも大きく2点ございます。

一つ目は、屋外での飛行試験実施の迅速化によります開発スピード向上のための提案でございます。現在、飛行試験の都度必要となります許可手続きにつきまして、一定エリアの中における飛行試験に係る事業認定制度を新設することで、許認可手続を簡素化する特例を提案しております。

二つ目は、商用運航開始に向けた提案でございます。空飛ぶクルマ向けのポートの許可基準の新設や、さらには空飛ぶクルマの活用の幅を広げるため、空飛ぶクルマ向けの残燃料基準の新設などを提案しております。

7 ページを御覧ください。⑧クリーンエネルギーでございます。中部国際空港島周辺地域におきまして、2024年度から大規模な水素利用の社会実装を目指してまいります。

現在、空港島内には国内最大級の水素ステーションやフォークリフト用の水素充填所が既に稼働しておりまして、また、中部国際空港は、2050年度までに空港からのCO₂排出実質ゼロを目指す「セントレアゼロカーボン2050宣言」を表明していることから、クリーンエネルギー推進には最適な地域と考えております。

さらにトヨタ自動車などが事務局を務めます中部圏水素利用協議会が近隣の工業地帯を含めた当地域の大規模水素利用のための潜在需要や切替え可能コスト、設備投資を検討しているところでございます。

早期実装が可能なサービスといたしましては、サービスモビリティのFCV化による水素エネルギー利活用モデルの構築や、大規模水素サプライチェーンの構築を想定しております。

必要となる主な規制改革といたしましては、大きく2点ございます。

一つ目は、水素供給網の構築に向けた提案でございます。既存インフラを活用した供給促進を図っていくための対応策といたしまして、ヨーロッパなどでは実現していますLNGと水素の混合気体を既存のパイプラインで供給することや、付臭義務の廃止などを提案しております。

二つ目は、水素の供給コスト低減や産業利用促進に向けた提案でございます。水素ステ

ーションへの運搬コスト低減のため、アメリカで実証実験が進められております圧縮水素容器の最高充填圧力の緩和や、フィンランドで具体化をしております有機物と結合させ、液体化した水素を水素ステーションにおきまして、有機物と分離して供給するオンサイトステーションの容認、また、工場などの産業部門での水素利用促進のための工場立地法の緑地基準の緩和を提案しております。

以上でございます。

スーパーシティ型国家戦略特区に指定されましたら、こちらで確立した先端的サービスを県内、他地域へと横展開を図ってまいりたいと考えております。どうぞよろしく願います。

○八田座長 ありがとうございます。

それでは、御質問をお願いしたいと思います。どうぞ。

○坂下一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事 提案書で質問したいのですけれども、OneIDを使いますね。OneIDというのは、今回の御提案では商用サービスに拡張するという理解でいいでしょうか。提案書の21ページのところに出てくるのです。上段のオレンジの下側のポツです。サービスにおける認証システムの導入検討とID連携で、ほかのサービス等を実現しますと書かれていて、これは商用サービス以外にOneIDを拡張するという理解でいいですかという質問です。

○本多課長補佐 場所が空港なものですから、中部国際空港では、ゲートとか、空港の手続の関係で、税関の保安検査のスマートレーンとか、顔認証のゲートとか、手荷物の預かり機とか、そういったところの空港手続のスマート化についても、OneIDのところを拡張していけばいいと考えているところです。

○坂下一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事 なるほど。OneIDを検討したときに、利用目的を搭乗手続のみに限定するというのを国交省でまとめているのです。それを拡張するという事は、その部分のリスク分析を今回皆さんはおやりになったという理解でいいですか。

○本多課長補佐 そこまでは検討ができていません。

○坂下一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事 分かりました。ありがとうございます。

○八田座長 坂下さん、ほかには御質問はありますか。

○坂下一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事 恐縮です。そこだけです。ありがとうございます。

○八田座長 どうもありがとうございました。

原さん、お願いします。

○原座長代理 ありがとうございます。

1点だけ、クリーンエネルギーのところで、LMG、LPGと水素の混合気体についての規制改革なのですが、私はよく理解していないのですけれども、今、どこが引っかかっている、

どう変えたらよろしいのか、もう一回教えていただけませんか。ここで言われている防爆等級の新設というのは、熱容器処理の話とは関係ないのですか。その辺りを教えていただければ幸いです。

○八田座長 お願いします。

○本多課長補佐 もともと水素をパイプラインで運ぶために、既存の天然ガスのパイプラインを使って、そこに水素を混ぜて運ぶというのが効率的な水素の運搬の仕方となっていて、混合気体に対する爆発等級というのがあります。天然ガスと水素の混合比率においては、爆発等級を新たに設けていただきたいというのが提案の内容です。水素だけの場合ですと、爆発等級が3になります。天然ガスだけだと爆発等級が2という、もうちょっと低いものになるのですけれども、水素の混合率が低い場合につきましては、天然ガスの爆発の等級の低い基準であります2と同程度で運用していただきたいということで、こうした既存インフラの天然ガスのパイプラインが爆発等級2ですので、そこをそのまま使うことができるということで、それを使うことで水素のエネルギーの普及を進めることが可能となると考えております。

○原座長代理 分かりました。

この規制改革は数年前ぐらいに一度やっていた記憶があるのですが、要するに水素の混合率が低いところがクリアになっていなくて、そこをもう一段やってほしいという理解でよろしいですか。

○本多課長補佐 混合率というか、天然ガスと水素を混ぜたときの爆発等級を2にしていきたいというのが提案になります。

○八田座長 それは例えば海外の例とか、科学的知見で何の問題もないことが分かっているということですか。

○本多課長補佐 私どもが調べた限りですと、EUの諸国の例えばドイツですと10%以下とか、フランスですと6%以下とか、それぞれ低い混合率が認められております。

○八田座長 ありがとうございます。

落合さん、お願いします。

○落合委員 御説明ありがとうございます。

私からはモビリティについて、二つお伺いできればと思います。

一つ目は、自動運転の関係で幾つか規制改革の提案をいただいております。もちろんこれは全部できたほうがより実装しやすくなることはあると思うのですが、この中でこれは必ずできていないと、ここから先に進むことができないというものがあれば、一つでも、二つでも、幾つかあっても結構ですので、教えていただければと思います。

二つ目は、空飛ぶクルマですけれども、こちらで規制改革の提案をいただいている内容というのは、実証実験に関するものということなのかと考えております。ここにある提案のところができると、より実証実験の回数を増やして、恐らくスーパーシティの期間経過後にはなるのでしょけれども、商用の実用のスケジュールを早くできるということで、

計画としてここに書いていただいているというような形でしょうか。それぞれ教えていただければと思います。

○八田座長 お問い合わせします。

○本多課長補佐 まず自動運転ですけれども、冒頭に説明しましたとおり、想定しているビジネスモデルというのは、自動運転の車両自体が結構高額なものですから、車両の利用頻度を高めるなどして、採算性の高い利用形態を取らなければ、ビジネスモデルとして成り立たないと考えておりました。特にマルチユースですね、自動運転の車両をバスだけに利用するのではなくて、貸切りのバスとか、貨客混載みたいところを認めていただいて、いろんな用途に使えるようにしていただきたいというところが、我々としては一番求めているところではあります。

NTTドコモさん、補足がありましたら、よろしくをお願いします。

○沖野担当課長 NTTドコモの沖野と申します。

補足させていただきます。私どもが想定している自動運転の車両なのですけれども、既存のバスとか、タクシーを改造しての自動運転ではなくて、新たにまだ世の中に出てきていないような自動運転の車両を想定しているのです。そのためにマルチユースというような考え方が出てくると御理解ください。

以上です。

○八田座長 今のことに関連して言えば、マルチユースと共有とは別の話ですね。関連しているかもしれないけれども、一つの会社がマルチユースしてもいいわけですね。

○本多課長補佐 そうです。一つの会社がマルチユースしてもいいですし、ほかの事業者が同一の車両を共有ということも含まれます。

○八田座長 そうすると、ハードウェアの施設が高くなるわけですね。ありがとうございます。

落合さん、先ほどの質問はよろしいでしょうか。

○本多課長補佐 もう一つです。空飛ぶクルマのほうです。

○八田座長 空飛ぶクルマですね。

○本多課長補佐 先生がおっしゃったとおり、基本的にはSkyDrive社からの御提案をいただいたものになるのですけれども、空飛ぶクルマ自体、昨年8月に有人の飛行をネットなどがある状態で飛ばした程度のものでありまして、これから実証実験を重ねていく必要があると考えておりました。その実証実験を進めていく上で、飛ばすための諸手続がありますので、そういったところを簡素化するとか、サンドボックス的なものを設けていただいて、トライ・アンド・エラーを繰り返すことをよりやりやすくしていただきたいというのが我々の提案になります。

JAXAの金子さん、何か補足がありましたら、よろしくをお願いします。

○金子主任研究開発員 特に補足はございません。ありがとうございます。

○落合委員 分かりました。ありがとうございます。

○八田座長 ほかに御質問はございませんか。

先ほどの水素のことについて伺いたいのですが、これが既存のパイプラインを使っていると、かなり大量に供給できるようになると思うのですが、それが現在の需要に対して必要だということでしょうか。それとも、そうすることによって、値段が下がるとかなり需要量が出てくるということなののでしょうか。簡単に言うと、水素供給のボトルネックが既に発生しているのか、それとも、将来、値段が下がることによって、もっと需要量を増やしたいとか、そのようなことなののでしょうか。

○今井主任 御質問いただいた内容についてなのですが、水素を供給する仕組みを作る必要がございまして、そういった中で、新規に水素専用の導管を敷設するのは、コストとして非常に厳しいものがあるところになります。

一方で、既存のパイプラインとして天然ガスとか、そういったものを供給しているものがございまして、そういった中に水素を混合することが諸外国、特にヨーロッパでは一般的にやっているということが事実のようでして、既存のものをうまく使っていくことで、早期に水素社会を実現していくことができるのではないかと。

混合気体として供給した水素につきましても、必要に応じて天然ガスを水素と分離して使うことも可能ですし、また、濃度によりましては、そのまま燃焼させて、燃料として使うということも可能だと聞いておりますので、そういった意味では、水素導管が整備されるまでに過渡期だとは思いますが、水素の早期普及に資するものだと理解をしておるところでございます。

○八田座長 なるほど。将来は水素導管ということもあり得るけれども、その前の段階の手段として物事を始めるために必要だというお考えですね。

○今井主任 おっしゃるとおりでございます。

○八田座長 分かりました。どうもありがとうございました。

あと、データ連携などについて、事務局からは質問はないですか。特質について特区ごとに違うというような御指摘がありましたけれども、特にないですか。

○喜多参事官 愛知の場合は大丈夫です。

○八田座長 落合さん、もう一度、どうぞ。

○落合委員 時間がありそうでしたので、そうしましたら、今日のプレゼン資料の中になかったのですが、ヘルスケアの提案もあるように伺いましたので、そちらも簡単に御説明いただけないでしょうか。

○浅田課長 主には二つのヘルスケアの関係でございます。

健康管理情報の管理システムによりますヘルスケアということございまして、こちらは中部国際空港島や周辺地域など、あるいは企業と連携をいたしまして、ヘルスケアだけではなくて、家電の使用状況など、暮らしに関する幅広いデータを活用しながら、高齢者の健康管理などの地域住民への健康サービスへの提供を目指すということでございます。

また、少し別の事業でございますけれども、アプリの開発を通じまして、家族の既往歴

などの健康情報を入力することで、遺伝性の疾病を特定いたしまして、検査の機会の提供につなげていくことを目的としておるようなサービスも考えております。今年度中にアプリの開発を事業者が進めるということがございますので、できれば、私どもとしては、一部を空港で働く従業員向けに無償配付しまして、実証実験を進めてまいりたいと考えております。この形で事業を予定しております。

以上でございます。

○落合委員 分かりました。ありがとうございます。

○八田座長 ほかに御質問はございませんでしょうか。

それでは、予定より多少早めですけれども、ヒアリングを終了いたしたいと思います。どうもありがとうございました。